

[Støhr Johansen.]

Vores meget energiske trafikminister må nu bære sin del af ansvaret for hele den skepsis, der opstod omkring hans påstande om, at prioriteringsdebatten for så vidt godt kunne ophøre, eftersom de største trafikprojekter burde udføres samtidig. Men også inden for partierne skabte de halve løsninger med tunnel under Store Bælt, jernbane og en delvis vejforbindelse over Samsølinjen og sammenkoblingen af den problematik med spørgsmålet om en storlufthavn på Saltholm og en fast forbindelse til Sverige en usikkerhed, og der udfoldede sig derfor også nogle diskussioner om det, som manifesterede sig i en efter min opfattelse alt for svag trafikdebat.

På denne baggrund er det særlig glædeligt, at der nu foreligger et klart og realistisk oplæg fra trafikministerens side. Man skal jo være trafikministeren taknemlig, når han fortjener det, og det vil jeg gerne være i dette tilfælde, for jeg finder nemlig, at han både i bemærkningerne til de to lovforslag, der er til behandling, og ikke mindst i fremsættelsestalen har givet en klar forelæggelse af disse store trafikproblemer og deres omfang. Han er fremkommet med et forslag til en anlægslov for den faste forbindelse over Store Bælt og har i spørgsmålet om storlufthavnen søgt bemyndigelse til de indledende anlægsarbejder og altså delt denne anlægslovgivning i to tempi. Broen til Sverige tager svenskerne sig som bekendt af.

For det konservative folkeparti har der aldrig været tvivl om, at det vigtigste måtte være at få bygget broen over Store Bælt. Allerede da trafikøkonomisk udvalg havde afgivet sin betænkning i 1960, rejste vi denne sag med styrke, og under debatten i 1963, hvor venstre og konservative havde stillet en forespørgsel til ministeren, fik vi en tilkendegivelse fra folketinget, som vi måtte tolke som en førsteprioritet for Storebæltsbroen. Den har vi holdt på lige siden, og der har vistnok ikke hersket tvivl om, at der gennem årene har været en udbredt tilslutning til denne tanke her i tinget. Vi tror, at der gennem de sidste 10 år har været et folketingsflertal bag broen, og at dette flertal stadig består. Det er også en af grundene til det forslag til folketingsbeslutning, som vi fremsatte den 5. december 1972, og hvori regeringen opfordres til at fremsætte lovfor-

slag om anlæg og finansiering af en motorvej og jernbanebro over Store Bælt.

Regeringen har nu efterkommet denne opfordring, og det er vi naturligvis tilfredse med, for en anden af vore bevæggrunde har været en vis ængstelse for mangel på handling og beslutning i denne vigtige sag, der i mange år har været drøftet såvel i folketinget som i befolkningen. Vi har noteret os, at regeringen har frafaldet forslaget om en tunnelforbindelse og i stedet foreslået anlæg af den kombinerede vej- og jernbanebro, der hele tiden har været arbejdet med. Der foreligger for denne løsnings vedkommende betydelige forarbejder, og man må formode, at dette kommer projektet til gavn i form af en afkorting af projekteringsfasen og dermed en afkorting af den samlede byggetid, hvilket igen gavner landets økonomi.

Vi kan også tiltræde, at en god jernbane-forbindelse over Store Bælt, som ikke vil forringe statsbanernes konkurrenceevne hverken i godstrafikken eller i opgaverne vedrørende den kollektive persontrafik, er nødvendig. Vi mener, at jernbanerne har deres opgave i transporten, ikke mindst den store godstransport, ligesom vi mener, at når broen kommer, er der mulighed for en væsentlig hurtigere forbindelse mellem vore landsdele. Derfor var vi betænkelige ved at få en tunnel, hvor bilerne skulle transporteres på jernbanevogne igennem tunnelen.

Vi mener også, at det rent nationalt er rigtigt, at den drøm, som vel nok mange generationer har haft, om, at hele det danske land blev forbundet fra Esbjerg til København, fra Skagen til Gødser, bliver virkelighed, og det vil altså ske, når Storebæltsbroen er fuldført.

Storebæltsbroen vil betyde uhyre meget for erhvervslokaliseringen i Danmark og for et mere rationelt samarbejde mellem virksomheder og underleverandører, og det er også en forudsætning for en bedre fordeling af arbejdskraften, som bliver mere bevægelig, idet Store Bælt stadig væk har været en grænse mellem Øst- og Vestdanmark, der har været svær at forcere. Også for Fyn og Jylland, hvorfra man hurtigere har kunnet komme til Hamburg, end man har kunnet komme fra Sjælland, vil Storebæltsbroen betyde uhyre meget for kontakten mellem landsdelene. Og vi må jo erkende, at det er Hamburg, der er den store konkurrent.